

[7th August 1965]

* 76 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Food be pleased to state—

(a) whether there is any proposal before the Government for the construction of over-bridges across the rail lines in the State during 1965-66; and

(b) if so, the estimated cost thereon?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) & (b) Yes. There are proposals for the construction of the following over/under bridges at the place of the Railway level-crossings in the State during 1965-66 :—

Serial number and name of work.	Estimated cost (approximate). (RUPEES IN LAKHS.)
(1) Overbridge at Mile 16/7 of N.H. 45 at Tambaram.	19.40
(2) Overbridge at Mile 2/6 of newly formed bypass road in Madurai across Madurai-Bodi line.	2.32
(3) Overbridge near Karuppur in Salem district.	6.00
(4) Overbridge on Longley Road to the east of Salem Market Railway Station.	8.00
(5) Construction of overbridge at Mile 28/6 of Thanjavur-Tiruchi Road near Tiruverambur.	9.50 (Provisional)
(6) Construction of overbridge in lieu of existing level-crossing at Mile 32/6 of Thanjavur-Tiruchi road at Ariyamangalam.	8.00

MR. SPEAKER : I was expecting Tirunelveli and it is not there.

திரு. வை. சங்கரன் : மதுரை சம்பந்தமாக போடி லைன் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுவதாகச் சொன்னார்கள். பொது மக்களும், மக்கள் பிரதிநிதிகளும் பல ஆண்டுகளாக சுப்பிரமண்ய புரம், மீனாட்சி மில்ஸ் அருகே இரண்டு மேம்பாலங்கள் வேண்டுமென்று பல ஆண்டுகளாகச் சொல்லி வருகிறோம். இந்தப் பாலங்கள் இல்லாத காரணத்தினாலே முதல் அமைச்சர் அவர்கள், கவர்னர் அவர்கள்கூட நிகழ்ச்சிகளுக்கு போவதை விடும்படியான நிலை இருக்கிறது. அதைச் செய்து முடிக்கவேண்டுமென்று பல ஆண்டுகளாக சொல்லி வருகிறோம். அதைத் தள்ளிப்போட காரணம் என்ன? பின்னாலாவது அவை எடுக்கப்படுமா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : சுப்பிரமண்யபுரம், திருப்பரங்குன்றம் ரோடுக்கும் மேம்பாலம் கட்டவேண்டுமென்று ரொம்ப நாட்களாக பரிசீலனை செய்து போதுமான பணம் இல்லாததால்

7th August 1965]

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : அகலப்படுத்தவேண்டுமென்று அதிகாரிகள் இப்போது பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொகுதி சட்டமன்ற அங்கத்தினர் அவர்களின் விடாமுயற்சி காரணமாக இன்னும் ஒரு சில தினங்களில் நானும், அதிகாரிகளும் அந்த மேம்பாலத்தைப் பற்றிய நிலையை போய்ப் பார்த்து, அதை அகலப்படுத்த துரித நடவடிக்கைகள் எடுக்க முயற்சி எடுக்கப்படும்.

திரு. பி. கே. மூக்கையா தேவர் : அமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்கிறபோது மதுரை சுப்பிரமணியபுரம் பாலத்திற்காக அதிகம் செலவாகும், அந்தப் பணம் கிடைக்காத காரணத்தினால்தான் அது தள்ளப்பட்டு நான்காவது திட்டத்தில் சேர்க்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். அந்தப் பணத்தைக் கொடுக்க—அங்கு ஓடிக்கொண்டிருக்கும் நூற்றுக்கணக்கான பஸ்கள் இருக்கின்றன—அந்த பஸ் கம்பனிக்காரர்கள், பஸ் சொந்தக்காரர்கள் அத்தனை பேர்களும் இதற்காக தனியாக பணம் கொடுக்கவும், முனிசிப் பாலிட்டி கூட பணம் உதவி செய்ய தயாராக இருக்கிறபோது மிகவும் நெருக்கடியான அந்த சூழலில் அவசரமாக செய்ய வேண்டிய இந்த வேலையைத் தள்ளிப்போடக் காரணம் என்ன?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : யார் பணம் கொடுக்கிறார்கள் என்பது பிரச்சனை அல்ல. அந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அது மிக அவசியமான திட்டம் என்பதை அரசாங்கம் உணருகிறது. அந்த வேலையை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சமீபத்தில் அதற்கு வேண்டிய எஸ்டிமேட்ஸ், டற்றவை எல்லாம் தயாராக இருக்கிறது. இந்த வருடம் அதை எடுத்துக் கொள்ள நிதிவசதி இல்லை. ஆனால் நான்காவது திட்டத்தில் சேர்க்க வேண்டுமென்ற நிலை இருக்கிறது.

திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி : திண்டுக்கல் ரெயில்வே நிலைய மேம்பாலம் பற்றி அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்கு தெரியும். அமைச்சர்கள் ரெயிலில் இருந்து இறங்கி பிரயாணிகள் பங்களாவிற்கு போக வேண்டுமென்றால் அந்த லெவல் க்ராசிங்கை தாண்டித்தான் போக வேண்டும். பல முறை அமைச்சர்கள் கார்கள் கூட அரை மணி நேரம் காத்திருக்க வேண்டிய நிலைபற்றி அமைச்சர் அவர்கள் உணர்ந்திருப்பார்கள். ஆகவே, அங்கு ஒரு மேம்பாலம் கட்ட ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : அமைச்சர்கள் ட்ராவலேர்ஸ் பங்களாவிற்கு போக மேம்பாலம் தேவையில்லை. ஐந்து அல்லது 10 நிமிடங்கள் பொறுத்திருக்கலாம். மேம்பாலம் கட்டுவது போக்குவரத்து துரிதமாக நடக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான். அதிலும் விசேஷமாக கூட்டிட்டுப் பித் தங்குதடை இல்லாமல் போக வேண்டும் என்ற காரணத்திற்காக திண்டுக்கல் போன்ற நகரங்களில் மேம்பாலம் கட்டவேண்டும் என்பது அரசாங்கத்தின் விருப்பமும், கொள்கையும் கூட. அவை எல்லாம் நிதிவசதியைப் பொறுத்தது.

[7th August 1965

திரு. ஆ. தங்கவேலு : திண்டிவனம் போன்ற நகரங்களில் ரயில் பாதை குறுக்கே செல்வதால் பல மணிநேரம் கேட்ஸ் அடைக்கப் பட்டு போக்குவரத்திற்கு தடை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இப்படிப் பட்ட நகரங்களுக்கு நடை பாலமாவது போட்டு ஆவன செய்யப் படுமா? இதற்கு திட்டத்தில் ஏதாவது இருக்கிறதா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : இதுபோன்று நடைபாலங்கள் மட்டும் அமைத்து விட்டால் போதாது, டிரூபிக் மூவ்மென்ட் அதிகமாக இருப்பதால். கனம் அங்கத்தினர், ஒரு லெவல் கிராசிங் கில் அவர்கள் கூறியதுபோல் பல மணி நேரம் காத்திருக்கும் பட்சத்தில் அதுபற்றி எனக்கு விவரங்களை எழுதி அனுப்பினால் ரெயில்வே இலாகாவின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வாழ்வு யும்.

திரு. சா. கணேசன் : சென்னை—திருச்சி மெயின் ரோட்டில் இரும்புலியூர் பகுதியிலும், புதுக்கோட்டையை ஒட்டிய இடத்திலும் (குறுக்கீடு) புதுக்கோட்டை நகரம் என்று சொல்ல நான் தயாராக இல்லை. இந்தப் பகுதிகளில் ரயில் மிக மிக ஹிட்மான இடத்தில் போவதால் சர்க்காருக்கு அதிகமான செலவு இல்லாமலேயே மேம்பாலம் போட முடியும். இந்த இடங்களில் 1,000 அல்லது 5,000 ரூபாய் செலவில் மேம்பாலத்து இரு புறத் திலும் ரோடுகளை போட்டுவிடலாம். இப்போர்ப்பட்ட இடங்களை தேர்த்தெடுத்து மேம்பாலங்கள் போடுகின்ற திட்டத்தை செயல் படுத்த அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : தாம்பரத்திலிருந்து புதுக் கோட்டை வரையிலும் இருக்கின்ற ரோடுகளைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். எங்கு வெகு சிரமமில்லா மல் மேம்பாலங்களை அமைக்க முடியுமோ அங்கெல்லாம் அமைப்ப தற்கு சர்க்கார் முடிவு எடுத்து வருகிறது. இயற்கையாக இருக் கின்ற இடங்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னது சரியல்ல. புதுக்கோட்டை நகரத்தின் அருகாமையில் இருக்கக்கூடிய இடத்தை எடுத்துக் கொள்வதற்காக அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக் கிறது.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : கனம் அவைத் தலைவர் அவர்களே, புகை வண்டி நிலையங்கள் அருகாமையிலும், சந்திப்புப் பாதைகள் இருக்கின்ற இடங்களின் அருகாமையிலும்தான் இவ்விதமான மேம்பாலங்கள் தேவைப்படுகின்றன. ஆகவே, புகைவண்டி நிலையத்தை ஒட்டி இருக்கின்ற, நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கின்ற சந்திப்புக்களில் மேம்பாலம் கட்டுவதற்கு முதலிடம் கொடுக்கப் படுமா என்பதை அறிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : புகைவண்டி நிலையத்தின் பக்கத் திலும், சந்திப்பு ரோடுகளின் பக்கத்திலும்தான் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக இருக்கிறது என்று மொத்தமாக சொல்லி விட முடியாது. எந்த இடத்தில் அதிகமாக நெருக்கடி இருக் கிறது என்பதை பார்ப்பதற்கு டிராபிக் சர்வே நடத்தப்படு கிறது, அதையொட்டி மேம்பாலங்கள் கட்டுவதற்கு முதலிடம் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

[7th August 1965]

இந்த ஆண்டு அந்த வேலையை எடுக்க முடியவில்லை. அதை நான் வைத்து திட்டத்தில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டிய முயற்சி நடக்கிறது.

திரு. வை. சங்கரன் : போடி லைனில் போட உத்தேசித்திருக்கும் படியான பாலத்தைப் பற்றி ரெப்ரசென்டேஷன்ஸ் வரவில்லை. ரோம்ப நாட்களாக பென்டிங்கில் இருப்பது இதுதான். இந்த மேம்பாலம் அதைவிட அவசியமாக இருக்கிறது. ஆகவே, இதை விட்டு விட்டு அதை எடுத்துக் கொள்ளக் காரணமென்ன?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : போடி லைனில் புதிதாக போடப் பட்டது ஒரு பை-பாஸ் ரோடு. அந்த ரோடு போடும்போது அதற்கு வேண்டிய எஸ்டிமேட்ஸ் எடுக்கப்பட்டது. அந்த பை-பாஸ் ரோட்டில் மேம்பாலம் கட்ட அதிகமாக செலவாகவில்லை. இரண்டு லட்சத்தி 32 ஆயிரம் ரூபாய்தான் ஆகிறது. அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட சுப்பிரமணியபுரம் அருகில் இன்னொரு மேம்பாலத்திற்கும் எஸ்டிமேட்ஸ் எல்லாம் போட்டு தயாராக யிருக்கிறது. பணம் போதுமான அளவில் இல்லாததால் இந்த ஆண்டு எடுத்துக் கொள்ள முடியவில்லை.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : நான்காவது திட்ட காலத்தில் ஆலோசனைக்காக இன்னும் எந்தெந்த மேம்பாலங்கள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன என்ற விவரங்கள் இருக்கின்றனவா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : இதற்குத் தனிக் கேள்வி வேண்டும்.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : சென்னை-பெங்களூர் பாதையில் காஞ்சி புரம் அருகே 45-வது கல்வில் வேண்டி கேட் என்ற ஒரு பகுதி இருக்கிறது. அங்கு அதிகமான அளவில் பஸ், லாரிகள் வரும் நிலை இருக்கிறது. கோவை, சேலம், பங்களூரிலிருந்து வரும் லாரிகள் இருக்கின்றன. ஆகவே, அங்கு ஒரு மேம்பாலம் கட்ட உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : துரிதப் போக்குவரத்தை முன் விட்டு எங்கு பார்த்தாலும் இதுபோன்ற நெருக்கடி உள்ள இடங்களில் எல்லாம் மேம்பாலங்கள் கட்டவேண்டும் என்பதுதான். ஆனால், நிதிநிலைக்குத் தக்கபடிதான் அவைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். சற்று முன்பு படித்தது போல் இந்த ஆண்டு மேம்பாலங்கள் கட்டக் கூடிய வேலைகள், அதற்கு என்ன என்ன திட்டங்கள் இருக்கின்றன என்பதற்கு பதில் சொன்னேன். எங்கெங்கு கட்டுவதற்கு அரசாங்கத்திற்கு திட்டமிருக்கிறது என்பதற்கு தனிக்கேள்வி கேட்டால் விவரங்கள் சொல்ல முடியும்.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அவைத் தலைவர் அவர்களே, தாங்கள் உணர்த்தியதுபோல் திருநெல்வேலி சந்திப்பு பொறுத்த வரையில் ஒரு மேம்பாலம் அவசியம் வேண்டுமென்று அங்கு செல்கிறவர்கள் நன்கு உணருவார்கள். மிக நெருக்கடியான இடத்தில் அடிக்கடி போக்குவரத்து தடைபடுகிற அளவிற்கு அங்கு நிலைமை

[7th August 1965]

நெருக்கடியாக உள்ளது. அங்கு மேம்பாலம் ஒன்று கட்டுவதற்கான யோசனை உள்ளதா? உள்ளது என்றால் எப்போது அந்திட்டம் எடுக்கப்படும்?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : இது இந்த ஆண்டு எடுத்துக் கொள்ளப்படும் நிலை இருந்தால் இதில் வந்திருக்கும். அங்கு சென்று நானே பார்த்திருக்கிறேன். மேம்பாலம் அல்லது 'அன்டர்-பிரிட்ஜ் ஆர் சப்-வே' கட்டுவது என்பது இருக்கிறது. ஆனால், பாலம் கட்டும் இடத்தில் புதுகடைகள், வியாபாரஸ்தலங்கள் ஏற்பட்டிருப்பதால் அது அங்கு ஒரு பிரச்சனையாக இருக்கிறது. அங்கேயும் கட்டவேண்டும் என்ற முயற்சியில் நாம் அதை எல்லாம் திட்டத்தில் சேர்க்க முயற்சி எடுத்துக் கொண்டோம்.

திரு. ஏ. எஸ். தக்ஷிணமூர்த்தி கவுண்டர் : ஈரோடு நகரத்தில் ரெயில்வே பாதையும், பெருவழியும் சந்திக்கும் இடம் போக்குவரத்திற்கு மிகவும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. இதை பல காலமாக வற்புறுத்தி வருகிறேன். மேம்பாலம் கட்ட முடியாவிட்டாலும் வழியையாவது வேறு வகையில் திருப்பிவிடும் சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதையாவது அரசாங்கம் ஆராயுமா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : வேறு வழியில் திருப்பி விட்டால் கூட—அந்த இடத்தையும் நான் பார்த்திருக்கிறேன்—அப்போதும் ஒரு மேம்பாலம் தேவையாகத்தான் இருக்கும். ரெயில்வே லைன் க்ராஸ் செய்து போக வேண்டியிருக்கிறது. இந்தக் கேள்விக்கு பதிலாகச் சொல்லாவிட்டாலும் இதை எல்லாம் அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து கொண்டதான் இருக்கிறது.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கோவை-அனாசி ரோட்டில் மிகவும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. அந்த ரோட்டில் ஒரு அன்டர் பிரிட்ஜ் கட்ட வேண்டுமென்று ஏற்கனவே ஒரு திட்டம் இருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். அது எந்த நிலையில் உள்ளது?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : இதற்குத் தனிக் கேள்வி வேண்டும்.

திரு. ஏ. எஸ். தக்ஷிணமூர்த்தி கவுண்டர் : மேம்பாலம் கட்ட வேண்டிய அவசியம் இல்லாத ஒரு வகையும் கூட அங்கிருக்கிறது என்று உணர்த்தினேன். அதை நன்கு பரிசீலனை செய்தால் அதற்கு வழிவகை இருக்கிறது. மேம்பாலம் கட்ட அதிக நாட்களாகும் என்ற வகையில் இதையாவது செய்து கொடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. வெ. ராமைய்யா : அங்கத்தினர் அவர்கள் அதுபற்றி தனியாக எழுதி அனுப்பினால் கவனிக்கப்படும்.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை பேசின் பிரிட்ஜ் பகுதி பாலம் மிக நெருக்கடியாக குறுகியதாக இருப்பதால் அதை அகலப்படுத்த திட்டமுண்டா? அப்படி திட்டமுண்டு என்றால் எப்போது அது எடுக்கப்படும்?

7th August 1965]

என்று மத்திய சர்க்காருக்கு சிபாரிசு செய்யப்போவதாக இங்கே அமைச்சர் அவர்கள் முன்பு தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இப்போது அம்மாதிரி எழுதவில்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிக்கிறார்கள். அதற்கு என்ன காரணம்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நம்முடைய கருத்தை எழுதித்தான் தெரிவிக்கவேண்டும் என்றில்லை. நாம் பலரை சந்திக்கின்றோம், மத்திய அரசாங்கத்தின் இண்டஸ்ட்ரிஸ் மினிஸ்டரை சந்திக்கின்றோம். ஃபைனான்ஸ் மினிஸ்டரை சந்திக்கின்றோம், இவர்களிடம் கலந்து பேசும்போது, இந்தக் கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

Aluminium Smelter Units

* 103 Q.—SRI K. NARAYANASWAMI PILLAI: Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to set up aluminium smelters in the State; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) An aluminium Smelter Unit has already been set up in the private sector by the Madras Aluminium Company at Mettur with a capacity of 10,000 tons per annum initially and 20,000 tons ultimately. There is at present no proposal to set up a unit in the public sector.

திரு. வை. சங்கரன் : இந்த அலுமினிய தொழிற்சாலை வைப்பதற்கு மேட்டூரை தேர்ந்தெடுத்ததற்கு என்ன காரணம்? அதற்காக என்ன தகுதி இருக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள்? இதற்கான விசேஷ காரணம் என்ன?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதை வைத்தவர்கள் அந்த இடத்தை தேர்ந்தெடுத்தார்கள்.

Alloy Steel Production Unit

* 104 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to set up an Alloy Steel Production Unit in the State; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) There is no proposal to set up in the Public Sector a separate Alloy Steel Production Unit in the State, but the Salem-Neyveli Steel Plant proposed to be set up in this State envisages the production of 50,000 tons of low alloy constructional steel, 50,000 tons of spring steel and 35,000 tons of low alloy high tensile structural steel.